



Tielaitos

Iisalmen liikenneturvallisuussuunnitelma

Tutkimus vuorovaikutteisista palautemenetelmistä



Kuopio 2000

**Savo-Karjalan
tiepiiri**

Iisalmen liikenneturvallisuussuunnitelma
Tutkimus vuorovaikutteisista palautemenetelmistä



Savo-Karjalan tiepiiri

Kuopio 2000

Kansikuva: Pohjolankadun ja Savonkadun risteys lisämessä
Minna Muhonen ja Susanna Koponen

ISBN 951-726-645-6

Raportin tuotanto:
Tielaitos, TUOTANTO
Konsultointi, Itä-Suomen yksikkö
Tekijät
Ismo Heikkinen
Leena Huttunen
Mika Räsänen



Aiheluokka 80

Asiasanat internet, kyselytutkimukset, liikenneonnettomuudet, liikenneturvallisuus,
Savo-Karjalan tiepiiri

Tiivistelmä

lisalmen kaupunkiin laaditaan vuosina 1999-2000 liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnitelmatyön alkuvaiheeseen kuuluu liikenneturvallisuusongelmien (ongelmakohteet, liikennekäyttäytyminen) kartoitus ja parannusehdotusten kerääminen. Vuorovaikutuksen ja kattavuuden parantamiseksi etsittiin tässä työssä menetelmiä, joilla täydennetään perinteisiä koululaiskyselyjä sekä yrittäjien, kuljettajien ja muiden tienkäyttäjryhmien haastatteluja. Erilaisina menetelminä kokeiltiin perinteistä postikyselyä, kaikille avointa maksutonta puhelinta sekä aiheeseen liittyvää internet-palautesivua. Kyselyt eri menetelmillä tehtiin yhtä aikaa helmikuun alussa v. 2000.

Tutkimusta varten laadittiin lomake, jossa kyseltiin liikenneturvallisuuden ongelma-kohteita lisalnessa sekä perustietoja vastaajasta. Postitse tämä lomake jaettiin kaikkiaan 997:lle henkilölle. Samalla lomakkeella annettiin palaute myös internetissä. Puhelimitse vastattaessa lomakkeen tietoja pyrittiin saamaan puhelun aikana.

Vastauksia saatiin yhteensä noin 200 kappaletta, joista yli puolet postitse. Internetin kautta vastauksia saatiin viisikymmentä ja puhelimitse noin neljäkymmentä. Postikyselyn vastaajien vastaajaprofiili muistutti paljon enemmän keskimääräistä kaupunkilaista kuin puhelimitse tai internetin kautta vastanneiden. Yllättävää oli vastaajien ikärakenne internetin avulla vastanneissa, nuoria vastaajia oli erittäin vähän. Puhelimitse vastaajat kiinnittivät huomionsa itseään erityisesti vaivaaviin seikkoihin. Erilaisilla menetelmillä kuten kilpailun järjestämisellä ja tarkalla, laajemmalla ja useammin toistuvalla tiedotuksella vastausten määrää olisi mahdollisuus suurentaa.

Merkittävimmät kustannukset kyselyissä syntyivät henkilöajasta, joka käytettiin kyselyjenlomakkeiden laatimiseen ja lähettämiseen, lomakkeiden analysointiin ja raportointiin. Varsinaiset kulut muodostuivat kaikissa vastausmuodoissa alhaisiksi. Niiden osalta kallein kyselytapa oli postikysely, jonka kulut jäivät noin 5.000 mk:aan alhaisen palautusprosentin vuoksi. Vastaajamääriin suhteutettuina yhden vastauksen hinta oli postitse noin 50 mk/vastaus ja puhelimitse noin 30 mk/vastaus, kun ei huomioida henkilötyötä ja tiedotuskuluja. Internetin kautta vastatessa kulut peittyivät yleiskustannuksiin.

Tutkimuksen perusteella ongelma-kohteet ja parannusehdotukset tulivat selviten esiin puhelimitse. Internetissä toteutettu kysely sopii taas erityisen hyvin tilastollisten aineistojen analysointiin esim. kartoittaessa yleistä mielipidettä gallupmaisesti. Postikyselyn hyvät puolet liittyivät laajan ja henkilöainesta tasapuolisesti kuvaavan aineiston saantiin.

Esipuhe

Iisalmen kaupunkiin laaditaan vuosina 1999-2000 liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnitelmatyön alkuvaiheeseen kuuluu liikenneturvallisuusongelmien (ongelmakohteet, liikennekäyttäytyminen) kartoitus ja parannusehdotusten kerääminen.

Vuorovaikutuksen ja kattavuuden parantamiseksi tässä työssä etsittiin menetelmiä, joilla täydennetään perinteisiä koululaiskyselyjä sekä yrittäjien, kuljettajien ja muiden tienkäyttäjryhmien haastatteluja. Erilaisina menetelminä kokeiltiin perinteistä postikyselyä, kaikille avointa maksutonta puhelinta sekä aiheeseen liittyvää internet- palautesivua. Kyselyt eri menetelmillä tehtiin yhtä aikaa helmikuun alussa v. 2000.

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää eri menetelmien käyttökelpoisuutta ja soveltuvuutta eli sitä, miten niillä saadaan palautetta ja minkälaiset ihmiset niillä vastaavat. Lisäksi haluttiin selvittää eri menetelmien kustannuseroja.

Tässä raportissa on kuvattu palautekyselyn toteuttamista ja arvioitu eri menetelmien käyttökelpoisuutta. Kyselyjen tuloksena saadut kuvaukset liikenneturvallisuusongelmista ja parannusehdotukset raportoidaan tarkemmin liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä. Raporttiin tuloksista on liitetty kooste.

Tutkimus toteutettiin yhteistyössä Savo-Karjalan tiepiirin, Iisalmen kaupungin sekä Tielaitoksen keskushallinnon tie- ja liikenneolojen suunnittelu- yksikön kanssa. Tutkimuksesta vastasi Tielaitoksen konsultointi, jossa työhön osallistuivat Ismo Heikkinen (projektipäällikkö), Leena Huttunen ja Mika Räsänen.

Kuopiossa huhtikuussa 2000

SISÄLTÖ

1. YLEISTÄ	11
2. TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	11
3. VASTAAJIEN MÄÄRÄ JA KOOSTUMUS ERI KYSELYMENETELMISSÄ	12
4. KYSELYMENETELMIEN KÄYTTÖKELPOISUUS	15
5. KYSELYMENETELMIEN KUSTANNUKSET	16
6. YHTEENVETO JA JATKOKEHITTÄMISTARPEET	17
LIITTEET	18

1. YLEISTÄ

Iisalmi on noin 24.000 asukkaan kaupunki Pohjois-Savossa. Se sijaitsee valtatie 5 varressa suurin piirtein yhtä kaukana Kuopiosta (84 km) ja Kaajanista (88 km). Iisalmi on Ylä-Savon seutukunnan keskus. Iisalmen liikenteellisenä pullonkaulana oli pitkään keskustan pääkatu Pohjolankatu, jota pitkin valtatie 5 liikenne liikkui. Ohiajotie avattiin viimein liikenteelle vuonna 1996, jolloin arvioitiin myös liikenneturvallisuudessa tapahtuvan myönteistä kehitystä. Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärä Iisalmessa on kuitenkin säilynyt suurena ohiajotien avaamisen jälkeenkin. Lisäksi Iisalmi mainitaan vakuutusyhtiöiden tilastoissa yhtenä vaarallisimmista kaupungeista. Näiden syiden takia Iisalmen liikenneturvallisuussuunnitelma päätettiin päivittää. Työ aloitettiin loppuvuodesta 1999.

Liikenneturvallisuussuunnitelman alkuvaiheeseen kuuluu liikenteellisesti ongelmallisten kohteiden kartoittaminen ja parannusehdotusten kerääminen. Perinteisesti tämä tehdään kirjallisten kyselyiden ja erilaisten haastatteluiden avulla. Iisalmen liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä palautteen antamismuotona kokeiltiin kolmea eri menetelmää; postia, puhelinta ja internetiä.

Tutkimus vuorovaikutteisista palautemenetelmistä suoritettiin helmikuun 2000 aikana ja sen tarkoituksena oli selvittää palautteen määrä ja laatu eri menetelmävaihtoehdoissa. Lisäksi pyrittiin selvittämään erilaiset vastaaja-profiilit eri palautteenantomenetelmissä. Kerättyjä tietoja pystyttiin hyödyntämään lähtöaineistona varsinaisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Tutkimusta varten laadittiin kyselylomake, jossa kyseltiin liikenneturvallisuuden ongelmakohteita Iisalmessa sekä perustietoja vastaajasta. Postitse tämä lomake jaettiin kaikkiaan 997:lle henkilölle. Samalla lomakkeella annettiin palaute myös internetissä. Puhelimitse vastattaessa lomakkeen tiedot pyrittiin saamaan puhelun aikana.

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa varten tehtiin myös useita haastatteluja ja koululaiskyselyjä. Haastattelut aloitettiin tutkimuksen kanssa yhtäaikaan. Koululaiskyselyt aloitettiin tutkimuksen jälkeen, joten ne eivät häirinneet tätä tutkimusta. Koululaiskyselyt tehtiin Iisalmen peruskoulujen lisäksi lukiossa ja ammattioppilaitoksessa.

2. TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Varsinaiseksi tutkimusviikoksi valittiin helmikuun toinen viikko 7.2.-13.2.2000.

Postikyselyt lähetettiin joukkokirjeenä kaikkiaan 997 iisalmelaiselle 2.2.2000. Kirje sisälsi kyselylomakkeen lisäksi yksisivuisen saatekirjeen sekä vastauskuoren, jolla kyselylomakkeen pystyi palauttamaan maksutta. Kyselyt pyydettiin palauttamaan 15.2.2000 mennessä. Postikyselyn yhteydessä ei järjestetty mitään erillistä kilpailua, joka olisi saattanut vaikuttaa palautusprosenttiin. Myöskään muistutuskirjettä ei lähetetty. Postivastauksista analysoitiin 23.2.2000 mennessä saapuneet vastaukset.

Tutkimusta varten perustettiin internet-sivut Tielaitoksen kotisivun alle (www.tielaitos.fi/iisalmi) palautteen antamista varten. Myös Iisalmen kaupunki sijoitti palautteen antamista varten linkin kyselyyn omalle kotisivulleen. Vastaamisaikaa annettiin viikko (7.2.-13.2.2000). Vuorovaikutustutkimuksen analyysiin otettiin kuitenkin mukaan 21.2.2000 mennessä annetut vastaukset.

Puhelinpalautetta varten perustettiin maksuton puhelinnumero (08001-47800), jossa suunnittelijat päivystivät 7.2.-12.2.2000 klo 9-20 välisenä aikana. Palautteen antajat pyrittiin rekisteröimään samalla tarkkuudella kuin lomakkeessa, vaikkakin tiedettiin, että puhelimitse yleensä puututaan vain muutamaansa itseä henkilökohtaisesti koskevaan kohtaan. Suurin osa vastaajista antoi kuitenkin muitakin tietoja, jolloin myös vastaajia koskevat perustiedot pystyttiin ottamaan.

Kyselytutkimuksesta informoitiin lehdistötiedotteella, joka lähetettiin paikallisille medioille (Iisalmen Sanomat, Salmetar, Savon Sanomat, Radio Salmi sekä Radio Savo). Iisalmen Sanomissa ja Savon Sanomissa julkaistiin lisäksi yksipalstainen ilmoitus (liite 1). Tutkimuksesta laadittu tiedote annettiin 4.2.2000, ja se julkaistiin sunnuntaina 6.2.2000 ainakin Iisalmen Sanomissa ja Savon Sanomissa ilmoitusten kanssa samaan aikaan.

Tutkimusviikon jälkeen palautemäärät tarkastettiin ja laskettiin. Tutkimuksesta saadut tiedot siirrettiin hyödynnettäviksi Iisalmen liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

3. VASTAAJIEN MÄÄRÄ JA KOOSTUMUS ERI KYSELYMENETELMISSÄ

Postikysely

Postikyselyssä lähetettiin kaikkiaan 997 kyselyä. Osoitteet näille saatiin Iisalmen kaupungilta, joka keräsi osoitteet satunnaisesti asuntoalueittain. Kyselyryhmä tarkennettiin koskemaan yli 15-vuotiaita. Yläikärajaa ei osoitteiden keräämisessä määritelty.

Postitse palautettiin kaikkiaan 104 vastausta. Palautusprosentti postivastauksille oli hieman yli 10 %. Palautusprosenttia on pidettävä pienenä, sillä ennakko-odotukset postikyselyn vastaajamäärästä olivat paljon suuremmat. Kilpailun ja/tai muistutuskirjeen postitus olisi luultavasti nostanut palautusprosenttia. Ennen postikyselyn järjestämistä haastattelut oli juuri aloitettu ja koululaiskysely oli vasta suunnitteilla, joten ne eivät vaikuttaneet kyselyn vastaajamääriin.

Postitse vastanneiden keski-ikä oli noin 42 vuotta. Miehiä vastaajista oli 51,5 %. Suurin vastaajaryhmä oli työntekijät/toimihenkilöt. Seuraavaksi suurimmat vastaajaryhmät, koululaiset/opiskelijat, johtavassa asemassa olevat/yrittäjät sekä eläkeläiset, olivat yhtä suuria. Vastaukset tulivat pääsääntöisesti keskusta-alueelta, vaikka taajaman ulkopuolelle oli lähetetty samassa suhteessa kysymyslomakkeita.

Kulikutapoja pyydettiin antamaan kaksi yleisintä. Postitse vastaajien yleisin liikkumistapa oli autolla kuljettajana (60 % vastaajista), seuraavaksi yleisin oli jalankulku (49 % vastaajista). Ajokortin omisti 77,5 % vastaajista. Kaksi kolmasosaa vastaajista ajoi alle 20 000 km vuodessa. Paikallisliikennettä ilmoitti käyttävänsä 27 % vastaajista. Palveluliikennettä ilmoitti käyttävänsä 7 % vastaajista. Palveluliikenteen käyttäjät olivat liikkuneet aikaisemmin eri tavoilla.

Puhelinkysely

Puhelimitse annettiin yhteensä 39 vastausta. Puhelimitse vastaajien piikki saavutettiin perjantai-iltapäivänä 11. helmikuuta, kun liikenneturvallisuustyöryhmään kuuluva Iisalmen kaupungin kunnallistekniikan suunnittelupäällikkö esiintyi Radio Salmisessa liikenneturvallisuutta käsittelevässä ohjelmassa.

Puhelimitse vastanneiden keski-ikä oli noin 50 vuotta. Miehiä (59 %) oli jonkin verran enemmän kuin naisia. Suurimmat vastaajaryhmät olivat työntekijät/toimihenkilöt sekä eläkeläiset. Kaikki vastaajat olivat iisalmelaisia ja he asuivat ympäri kaupunkia. Yleisin liikkumistapa oli autolla kuljettajana (68 % vastaajista). Seuraavaksi yleisimmät liikkumistavat olivat jalankulku ja pyöräily (molemmissa 29 % vastaajista). Vain yksi vastaaja ilmoitti, ettei hänellä ole ajokorttia. Vastaajista puolet oli vähän ajavia (alle 10 000 km/v) ja puolet noin suomalaisen keskiarvon verran ajavia (20 – 50 000 km/v). Vain yksi vastaaja ilmoitti käyttävänsä paikallisliikennettä ja yksi vastaaja palveluliikennettä. Molemmat olivat lisänneet joukkoliikenteen käyttöä uusien lippujärjestelmien myötä.

Internet-kysely

Internetin kautta vastasi kaikkiaan 55 vastaajaa 21.2.2000 mennessä. Kyseisen päivämäärän jälkeen vastauksia on tullut vielä lisää. 55 vastauksesta 5 oli tyhjiä, jotka eivät sisältäneet mitään tietoa. Analysoitavaksi otettiin kaikkiaan 50 vastausta.

Internetin kautta vastanneiden keski-ikä oli noin 37 vuotta. Miehiä (60 %) oli jonkin verran enemmän kuin naisia. Puolet vastaajista oli työntekijöitä/toimihenkilöitä ja noin neljännes koululaisia/opiskelijoita. Iisalmelaisia oli kaikkiaan 40 eli noin 80 %. Vastaajat asuivat ympäri kaupunkia. Iisalmen ulkopuolelta vastaavat eivät yleensä kertoneet asuinpaikkaansa. Yleisin liikkumistapa oli autolla kuljettajana. Jalankulku oli seuraavaksi yleisin. Ajokorttia ei omistanut 6 % vastaajista. Paikallisliikennettä ilmoitti käyttävänsä kolme henkilöä vastaajista, palveluliikennettä ei kukaan.

Taulukossa 1 on kuvattu eräitä kyselyn muuttujia eri vastausmenetelmissä.

Taulukko 1. Vastaajien perustiedot eri menetelmissä

Muuttuja	Posti	Puhelin	Internet
Kyselyjen määrä	997	-	-
Vastaajamäärä	104	39	50
Keski-ikä	42 v.	50 v.	37 v.
Mies/Nainen	52 / 48 %	59 / 41 %	60 / 40 %
Asuu Iisalmessa	100 %	100 %	80 %
Yleisin kulkutapa oma auto	60 %	68 %	84 %
Kevyen liikenteen käyttäjiä	65 %	45 %	56 %
Joukkoliikenteen käyttäjiä	27 %	3 %	6 %
Ajokortin omistavia	78 %	97 %	94 %

Postikyselyn vastaajien vastaajaprofiili muistutti paljon enemmän keskimääräistä kaupunkilaista kuin puhelimitse tai internetin kautta vastanneet. Postikyselyssä miehet ja naiset vastasivat suurin piirtein yhtä paljon. Ajokortin omistajien määrä oli postitse vastaajissa 77 %, kun muiden vastausmenetelmien kautta ajokortin omistajien määrä oli yli 90 %. Paikallisliikennettä ilmoitti käyttävänsä vähintään satunnaisesti 27 %, kun muiden vastausmenetelmien kautta käyttäjiä oli vain muutamia.

Yllättävää oli myös internetin avulla vastanneiden ikärakenne. Ikärakenteeltaan suurin vastaajaryhmä (yli 40 %) oli 26...35- vuotiaat. Alle 25- vuotiaita vastaajia oli vain kaksi henkilöä (4 %) ja yli 55- vuotiaita oli neljä henkilöä (8 %). Postikyselyssä alle 25- vuotiaiden osuus oli vertailun vuoksi 15 % ja yli 55- vuotiaiden osuus lähes 20 %. Tämä ehkä osoittaa kuitenkin vain sen, että nuoret eivät ole kiinnostuneet liikenneturvallisuudesta.

4. KYSELYMENETELMIEN KÄYTTÖKELPOISUUS

Tutkimuksen ajankohdaksi valittiin sydäntalvi (helmikuun alku) pääprojektin (lisalmen liikenneturvallisuussuunnitelma) vuoksi. Jos tutkimus olisi tehty kesällä, vastaukset olisivat saattaneet poiketa nyt annetuista. Kesällä tehdyssä tutkimuksessa palaute olisi luultavasti koskettanut enemmän kevyttä liikennettä. Talvikunnossapitoon ei todennäköisesti olisi tullut kesällä samalla tavalla huomautuksia.

Vastaamiseen käytetyn ajan arvioitiin olleen varsin samanlainen kaikissa vastaamismuodoissa. Lomakkeen täyttöön arvioitiin kuluneen 10...15 minuuttia. Puhelujen keskimääräinen kesto oli 15 minuuttia.

Postikyselyllä saatujen vastausten läpikäyminen oli työläämpää kuin internet-kyselyn. Internetistä vastaukset tulivat suoraan tiedostomuodossa. Postikyselyssä vastauksia pystyi kuitenkin selventämään mm. piirrosten ja lisäselvennyksien avulla. Postikyselyn analysointi tapahtui siten, että kyselyn taulukkomuotoiset vastaukset siirrettiin Excel-taulukoksi, josta tilastollinen analyysi sitten suoritettiin. Samanlaiset taulukot laadittiin myös puhelin- ja internet- vastauksista. Avovastaukset, jotka käsittelivät lähinnä yksittäisiä kohteita, mutta myös yllättävän paljon asenteisiin liittyviä asioita, käsiteltiin erikseen.

Puhelinvastauksien osalta lomakkeen läpikäynti oli vaikeampaa, koska puhelin valittiin kanavaksi, jolla kansalaiset itse voisivat "purnata" heidän kansaltaan hankalat paikkansa. Lomakkeen läpikäyminen ei tuntunut kovinkaan luontealta ja lisätietojen kyseleminen syntyi lähinnä jutustelun merkeissä. Yleisten kysymysten läpikäynti jäi tällöin hieman puutteelliseksi, vaikkakin selkeisiin ongelmakohteisiin ja liikenneturvallisuutta lisääviin toimenpiteisiin yleensä vastaus saatiinkin. Tilastollisen aineiston saamiseksi haastateltavilta olisi ehkä parempi, jos haastattelija soittelisi haastateltaville.

Puhelimen käyttö onkin omimmillaan ongelmapaikkojen kartoittamisessa sen interaktiivisuuden vuoksi, jolloin mm. paikkoja voidaan kysellä tarkemmin. Puhelimeen toisaalta tartutaan herkemmin, mikäli kyseessä on asia, joka henkilökohtaisesti haittaa. Puhelimessa on myös helppo "mitata", miten vakavasta haitasta on kysymys.

Ongelmakohteiden ja parannusehdotusten kuvauksessa puhelin osoittautui käyttökelpoisimmaksi, koska myös haastattelija voi tällöin osallistua keskusteluun. Puhelimitse haastattelijalle muodostuu myös yleiskuva tilanteesta. Puhelujen määrä luonnollisesti vaikuttaa yleiskuvaan. Postitse vastatesa kuvauksia voidaan tehostaa piirroksin ja sivuhuomautuksin. Tässä kyselyssä piirroksien määrä jäi kuitenkin vähäiseksi. Internetin kautta kuvauksen laatiminen oli hankalinta, koska sen pystyi antamaan vain kirjallisesti. Teknisesti lisäkuvauksien antaminen, esim. kartan päälle tehdyin piirroksin, olisi kuitenkin mahdollista.

Yleisten mielipiteiden kartoittamisessa internetin käyttö oli helppouden takia yksinkertaisinta. Vastaukset voitiin analysoida sen jälkeen, kun ne oli yhdistetty yhteen tiedostoon. Postitse vastaukset saatiin yhtä helposti, mutta ne jouduttiin kirjaamaan itse tilastollisen analyysin tekemiseksi. Puhelimitse vastauksia saatiin vaihtelevasti. Yleensä vastaukset kirjattiin aiheista käydyn keskustelun perusteella. Joihinkin kysymyksiin ei kuitenkaan saatu vastauksia. Puhelimitse saatujen vastausten analyysia ei sen takia voida pitää kaiken kattavana, mikä tekee siitä hieman epäluotettavan.

5. KYSELYMENETELMIEN KUSTANNUKSET

Merkittävin kustannuserä syntyi kyselyn ja siihen liittyvien lomakkeiden suunnittelusta sekä niiden analysoinnista. Henkilökustannukset olivat siten suurin kustannuserä kyselyiden tekemisessä.

Kulujen osalta merkittävimmät kustannukset syntyivät postikyselystä, jossa kirjeiden ja kyselylomakkeiden kopiointi- ja postituskulut olivat noin 4.000 mk. Kirjeiden palautuspostimaksut olivat noin 500 mk, yhteensä 104 kirjettä palautettiin. Nämä kustannukset kuten muutkin jäljempänä esitetyt kustannukset sisältävät arvonlisäveron.

Puhelinmenetelmässä kuluja aiheuttivat puhelin- ja päivystyshenkilökulut. Puhelujen määrä oli 39 kpl ja niiden yhteispituus 9 h 49 min. Keskimääräinen puhelun kesto oli noin 15 minuuttia. Suurin osa puheluista tuli tavallisista lankaliittymistä (ajallisesti vain 6 % puheluista tuli matkapuhelimista). Ennen perjantaita vain yksi puhelu saatiin illalla kello 16.00 jälkeen. Perjantai-iltana puheluja synnytti aikaisemmin iltapäivällä lähetetty Radio Salmisen liikenneturvallisuusohjelma. Myös lauantai oli valittu vastausajaksi, mutta silloin tuli vain yksi puhelu. Käytännössä kaikki puhelut tulivat normaalina virka-aikana. Joidenkin ihmisten puheluihin vaikutti puhelun maksuttomuus, jota kysyttiin muutaman puhelun yhteydessä. Puhelulinjasta syntyneet järjestämiskulut (sisältäen puhelukulut) olivat noin 1250 mk.

Internetin osalta omat kulut olivat pienimmät, minkä lisäksi palaute saatiin suoraan digitaaliseen muotoon. Käytännössä kulut syntyivät pelkästään yhteyden järjestämisestä sekä sen ylläpitämisestä. Kun yhteys järjestettiin Tielaitoksen palvelimen kautta, ei suoraan suunniteltu projektille kohdistuneita kuluja syntynyt ollenkaan.

Internetin ja puhelimen osalta tiedotettiin aikajaksosta 7.2.2000- 13.2.2000, jolloin vastaukset haluttiin. Internet- vastauksia tuli vielä analysoinnin aloittamisen jälkeen harvaan tahtiin.

Kun kulut suhteutetaan vastaajamääriin, oli yhden vastauksen hinta postitse noin 50 mk/vastaus ja puhelimitse noin 30 mk/vastaus, kun henkilötyötä eikä tiedottamisesta aiheutuvia kuluja ei huomioida. Internetin kautta vastatessa kulut peittyivät yleiskustannuksiin.

Tiedottamisesta Iisalmen ja Savon Sanomissa aiheutuneet kulut olivat noin 3.000 mk. Tiedottaminen palveli erityisesti puhelin- ja internetmenetelmiä.

6. YHTEENVETO JA JATKOKEHITTÄMISTARPEET

Postikysely tuntui vastaavan tutkimuksessa parhaiten iisalmelaisten normaalijakamaa. Vastaavien kyselyjen yhteydessä on syytä varautua samanlaisiin vastausprosentteihin, mikäli vastausmotivaatiota ei jotenkin tehosteta (kilpailu ja/tai muistutuskortti).

Sekä puhelimitse että internetin kautta vastaajamäärät jäivät varsin vähäiksi verrattuna postitse saatuihin vastauksiin. Tarkalla ja laajemmalla tiedotuksella niitä olisi mahdollisuus suurentaa.

Kyselystä jäi myös sellainen tuntuma, että internetistä olisi mahdollisuus saada suurikin aineisto, mutta tämä edellyttäisi pitempää päivystysaikaa. Internetissä ei voi aina verrata vastauksien luotettavuutta. Yhdellä henkilöllä on mahdollisuus manipuloida vastaajamäärän pienuuden vuoksi koko kysely esimerkiksi antamalla itse vaikka kymmeniä hieman erilaisia vastauksia. Manipulointi on vaikeasti ehkäistävissä, jos vastaajien henkilöllisyydet halutaan pitää salassa. Puhelin- ja postimenetelmissä manipulointimahdollisuus on paremmin kontrolloitavissa.

Vastaavissa kyselyissä tulisi jatkossa myös miettiä riittävätkö samanlaiset vastauslomakkeet erilaisille palautemenetelmille, vai tulisiko niitä varten kehittää kulloinkin omat lomakkeensa. Nyt lomake oli neljän sivun pituinen, mikä ennen tutkimusta tuntui sopivalta sekä posti- että internet- kyselyihin. Tyhjät vastaukset koskivat lähes pelkästään avovastauksia, joissa kyseltiin ongelmakohteita ja ratkaisuja niihin. Niiden määrä oli kuitenkin vähäinen, minkä vuoksi kyselylomakkeen pituuden arvellaan olleen sopiva sekä posti- että internetvastauksiin.

Jatkossa liikenneturvallisuussuunnitelmien koululaiskyselyt voitaisiin tehdä internet/intranetissä, jolloin välttäisi kyselyjen kirjaamisvaiheelta. Samalla kyselyihin voitaisiin lisätä karttaliittymä esim. ongelmakohteiden tai koulureittien merkitsemiseksi. Pienten koululaisten osalta tämä vaatii kuitenkin aikuisten apua. Ala-astelaiset eivät olisi ehkä paras kohderyhmä tällaisen vastaamisen toteuttamiselle.

Vuorovaikutteista suunnittelua voidaan myös jatkaa julkaisemalla hankkeen tiedotteita sähköpostin kautta internet- kyselyihin vastanneille. Vastanneista talletettaisiin jakelulistat, johon hankkeen etenemisestä tiedotettaisiin. Jakelulistalle voitaisiin lisätä myös tiedotusvälineet. Jakelulistan muodostamiseksi voidaan myös reilusti kysyä vastaajien sähköpostiosoitteita, jolloin vastausten manipulointia voidaan ehkäistä.

Vastaukset tulivat tutkimuksessa yksittäisinä sähköposteina. Selvänä kehittämistarpeena on myös vastausten siirtäminen automaattisesti tiedostomuotoihin, joista analysointi olisi yksinkertaista ja aina ajan tasalla.

LIITTEET

Ilmoitus Iisalmen ja Savon Sanomissa 6.2.2000.

Kyselylomake.

Kooste avovastauksista.

Vastausten keskiarvot palauteryhmittäin.

Ilmoitus Iisalmen ja Savon Sanomissa 6.2.2000.

KUULUTUKSIA



**IISALMEN
KAUPUNKI**



Tielaitos
TIEHALLINTO

Iisalmen liikenneturvallisuus- suunnitelma

Hyvä Iisalmissa liikkuva!

Parannetaan yhdessä kaupunkisi liikenneturvallisuutta. Kerro vaaralliset tienkohdat ja risteykset, mielipiteesi kunnossapidosta, ajokäyttäytymisestä tai jostain muusta sinua vaivaavasta seikasta. Onko sinulla parannusehdotuksia liikennejärjestelyihin, kerro se meille!

Päivystämme liikenneturvallisuusasioissa puhelinnumerossa **08001-47800** ajalla 7.2. – 12.2. 2000 klo 9–20. Puhelu on maksuton.

Tai kerro se internetin välityksellä. Sivumme on **www.tielaitos.fi/iisalmi**. Klikkaa itsesi kyselylomakkeellemme!

Liikenneturvallisuusterveisin
IISALMEN KAUPUNKI
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI

IISALMEN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

KYSELYLOMAKE

Erilaisten vastaajaryhmien selvittämiseksi tiedustelemme Teiltä ensin muutamia henkilökohtaisia tietoja. Laittakaa rasti oikeaan ruutuun.

1. Vastaajan taustatiedot

Ikä: ☐ alle 18 v ☐ 18 - 25 v ☐ 26 - 35 v ☐ 36 - 45 v
☐ 46 - 55 v ☐ 56 - 65 v ☐ yli 65 v

Sukupuoli: ☐ mies ☐ nainen

Ammatti: ☐ koululainen/opiskelija ☐ työntekijä/toimihenkilö
☐ johtavassa asemassa / yrittäjä ☐ eläkeläinen ☐ muu

Asutteko Iisalmessa? ☐ kyllä ☐ en

Asuinpaikkanne? Kaupunginosa/kylä: _____

Asuinpaikkanne etäisyys Iisalmen torilta:

☐ alle 0,5 km ☐ 0,5 - 2 km ☐ 2 - 5 km ☐ 5 - 10 km ☐ yli 10 km

Mitkä on eniten käyttämänne (2 kpl) kulkutavat Iisalmen keskustassa

☐ auto-kuljettajana ☐ auto-matkustajana ☐ linja-auto ☐ polkupyörä
☐ jalankulkija ☐ muu, mi-
 kä _____

Ajokortti: ☐ kyllä ☐ ei

Mikäli ajatte autoa, kuinka paljon kilometrejä ajatte vuosittain.

☐ alle 10 000 km ☐ 10 - 20 000 km ☐ 20 - 50 000 km ☐ yli 50 000 km

Seuraavassa tiedustellaan liikenneturvallisuuden kannalta turvattomia kohteita. Kuvaileeko kohteen sijainti ja ongelma sanallisesti. Jos Teillä on parannusehdotus ongelman korjaamiseksi, kuvailekaa se. Tarvittaessa voitte kirjoittaa erilliselle paperille ja liittää sen postituskuoreen.

2. Iisalmen turvattomat kohteet:

Mitkä ovat mielestänne turvattomimmat katu- ja tieosuudet Iisalmen kaupungin alueella? Kuvatkaa kohteen sijainti mahdollisimman tarkasti (osoite tai jokin tuntomerkki, esim. kauppa, posti yms.), siinä esiintyvä ongelma ja mahdollinen parannusehdotuksenne.

Mitkä ovat mielestänne turvattomimmat kadun ja tienristeykset lisalmen kaupungin alueella? Ku-
vatkaa kohteen sijainti mahdollisimman tarkasti, siinä esiintyvä ongelma ja mahdollinen paran-
nusehdotuksenne.

Mitkä ovat mielestänne erityisesti kevyelle liikenteelle turvattomimmat katu- ja tieosuudet tai riste-
ykset lisalmen kaupungin alueella? Kuvailkaa kohteen sijainti mahdollisimman tarkasti, kohteessa
esiintyvä ongelma ja mahdollinen parannusehdotuksenne.

Seuraavat kohdat liittyvät lisalmen taajama-alueen liikenneturvallisuuteen.

3. lisalmen keskustan liikenneturvallisuus

Arvioikaa lisalmen keskustan liikenteen ongelmia tänä päivänä kirjoittamalla numero ongelman
kohdalle neliöön. Asteikko on seuraava: 1 = ei ongelma, 2 = vähäinen ongelma, 3 = huomattava
ongelma, 4 = erittäin suuri ongelma, 0 = en osaa sanoa

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Kevyen liikenteen turvattomuus | <input type="checkbox"/> Kadun ja tien ylitykset |
| <input type="checkbox"/> Ylinopeudet | <input type="checkbox"/> Liian hiljaa ajaminen |
| <input type="checkbox"/> Kadun tai tien liukkaus | <input type="checkbox"/> Jalkakäytävän tai pyörätien liukkaus |
| <input type="checkbox"/> Lumivallit risteyksissä | <input type="checkbox"/> Tien heikko kunto |
| <input type="checkbox"/> Pysäköinti | <input type="checkbox"/> Liikenteen melu |
| <input type="checkbox"/> Raskas liikenne | <input type="checkbox"/> Hitaat ajoneuvot |
| <input type="checkbox"/> Nuoret kuljettajat | <input type="checkbox"/> Iäkkäät kuljettajat |
| <input type="checkbox"/> Liikennekurin höltyminen | <input type="checkbox"/> Huonokuntoiset ajoneuvot |

- ☐ Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen
- ☐ Lääkkeiden tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen
- ☐ Muu, mikä? _____
- ☐ Muu, mikä? _____

Seuraavassa tiedustellaan mielipidettänne erilaisiin toimenpiteisiin, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta.

4. Mielipiteet liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Arvioi seuraavien toimenpiteiden vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen:

1 = erittäin huono, 2 = melko huono, 3 = melko hyvä, 4 = erittäin hyvä, 0 = en osaa sanoa

- ☐ Töyssyt ☐ Korotettu suojatie ☐ Suojatie
- ☐ Nopeusrajoituksen alentaminen ☐ Liikennevalot
- ☐ Korotettu liittymä ☐ Liikenneympyrä, kiertoliittymä
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen väylä
- ☐ Poliisin tehokkaampi valvonta ☐ Ankarampi sakotuskäytäntö
- ☐ Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi
- ☐ Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- ☐ Nopeudenrajoitin autossa
- ☐ Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)

Tiedottaminen ja valistus, kohderyhmänä ☐ jalankulkijat

- ☐ pyöräilijät
- ☐ lapset
- ☐ ajoneuvonkuljettajat

Kuljettajaopetus, kohderyhmänä ☐ mopoilijat/moottoripyöräilijät

- ☐ nuoret kuljettajat
- ☐ iäkkäät kuljettajat
- ☐ työikäiset kuljettajat

- ☐ Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen
- ☐ Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden käytön muuttaminen pakolliseksi (esim heijastin, pyöräilykypäri)
- ☐ Muu, mikä? _____
- ☐ Muu, mikä? _____

lisälmen ja yleisesti koko Pohjois-Savon alueella on uudistettu linja-autolippujärjestelmiä ja kehitetty palveluliikennettä. Seuraavien kysymyksien tarkoituksena on arvioida näiden järjestelmien vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

5. Joukkoliikenne ja liikenneturvallisuus

Käytättekö paikallisliikenteen linja-autoja?

- ☐ en ☐ 1-5 matkaa kuukaudessa
☐ 6-10 matkaa kuukaudessa ☐ yli 10 matkaa kuukaudessa.

Onko teillä: ☐ kaupunkilippu ☐ seutulippu

Oletteko lisänneet linja-auton käyttöä uusien lippujärjestelmien myötä?

- ☐ en ole ☐ kyllä, jonkin verran ☐ kyllä, paljon

Käytättekö uutta palveluliikenteen (PALI) autoa?

- ☐ en ☐ 1-5 matkaa kuukaudessa
☐ 6-10 matkaa kuukaudessa ☐ yli 10 matkaa kuukaudessa.

Jos käytätte palveluliikenteen autoa, miten liikutte aikaisemmin.

- ☐ autolla kuljettajana ☐ autolla matkustajana ☐ linja-autolla
☐ polkupyörällä ☐ jalan ☐ muulla, millä

6. Haluatteko vielä kertoa jotain liikenneturvallisuuteen liittyvää tai antaa palautetta kyselyn tekijöille?

Kooste avovastauksista.

Seuraavassa on koottu erilaisia kommentteja ja kommenttimääriä vuorovaikutustutkimuksesta saadusta palautteesta:

lisalmen keskusta:**Pohjolankatu**

Vihreän aallon toimimattomuus (13 mainintaa)

Kääntymiskaistojen muutostyöt eivät miellyttäneet (19 mainintaa)

Jalankulkijoiden vihreät ajat ovat lyhyet tai Pohjolankadun ylitys on ongelmallista (19 mainintaa)

Kunnossapito (3 mainintaa)

Pyörätien puute (3 mainintaa)

Tulisi saada erillinen vaihe vasemmalle kääntyville, vasemmalle kääntyjät eivät sovi keskikaistalle (5 mainintaa)

Ylinopeudet / Suuret nopeudet (12 mainintaa)

Ilta- ja yöraalli (2 mainintaa)

Katu kokonaisuudessaan (usein väli Virransillalta Päiviönkadulle tai Meijerikadulle) (14 mainintaa)

Nuoriso liikkuu kadulla varomattomasti (2 mainintaa)

Päin punaista ajaminen (2 mainintaa)

Ei pysähdytä viereisellä kaistalla vaikka toinen pysähtyy (4 mainintaa)

Pysäköinti liian lähellä risteystä, kaistanvaihto risteysalueella, sivusuunnilta ei pääse liikenteen sekaan, jyrkän mäen kohta, vihreä vaihe yhtäaikaan sivusuunnilla ja jalkakäytävillä harmitti, ryhmitymisopasteet puuttuvat osin, kevyt liikenne esitettiin eri tasoon, keskelle olisi toiseen laitaan voitu rakentaa kevyen liikenteen väylä (kukin 1 maininta)

Lisäksi mainittiin useasti seuraavat Pohjolankadun kohdat yleisesti (suluissa ongelmia ja ehdotuksia)

Virransillan kohta (3 mainintaa, kaide kevyen ja ajoneuvoliikenteen väliin, huonot kaistamerkinnot), Satamakadun risteys (8 mainintaa, jalankulku Pohjolankadun yli vaikeaa, kääntyminen etelästä Satamakadulle vaikeaa), Kauppakadun risteys (9 mainintaa), Savonkadun risteys (11 mainintaa), Kirkkopuistonkadun risteys (1 maininta, tulisi avata kokonaan ajoneuvoliikenteelle, valojen siirto Päiviönkadulle), Päiviönkadun risteys (2 mainintaa, liikennevalot), Kuutolankadun kohta (2 mainintaa, liikennevalot), Meijerikadun risteys (5 mainintaa, Pohjolankadun ylitys pyörällä hankalaa, ajo-kaistat pohjoisesta tultaessa epäselvät), Kankaankadun risteys (4 mainintaa, liikennevalot), Kilpivirrantien risteys (16 mainintaa, kaistajärjestelyt, ylinopeudet, vihreä aika jalankulkijoille, bussien kääntymiskaista turha, kevyen liikenteen alikulku Kilpivirrantien alitse, auringon häikäisy valoissa)

Karjalankatu

Ylittäminen vaarallista (5 mainintaa)

Etuaajo-oikeus ehdotettiin poistettavaksi (2 mainintaa)

Kunnossapito (3 mainintaa)

Ylinopeudet (6 mainintaa)

Katu kokonaisuudessaan (14 mainintaa)

Risteykset vaarallisia (2 mainintaa)

Pyöräilijät eivät noudata sääntöjä ajosuunnista (3 mainintaa)

Etuaajo-oikeutta ei huomioida (2 mainintaa)

Näkemät Kankaankadun päässä (1 maininta)

Riistakatu

Yleensä (3 mainintaa)

Ylinopeudet, kunnossapito, ei Liikennevaloja, kevyelle liikenteelle vaarallinen, nuoria ja autoja paljon sekaisin, pyöräily (kukin 1 maininta)

Lisäksi mainittiin useasti seuraavat Riistakadun kohdat (suluissa ongelmia ja ehdotuksia) Satamakadun risteys (2 mainintaa, ryhmitysjärjestelyt eivät miellyttäneet), Kauppakadun risteys (3 mainintaa), Savonkadun risteys (16 mainintaa, kevyt liikenne ei noudata sääntöjä, liikennevalot tarpeelliset), Päivönkadun risteys (1 maininta, näkyvyys heikko), Meijerikadun risteys (3 mainintaa, toivottiin väistämisvelvollisuutta Meijerikadulle, liikennevalot tarpeelliset)

Muita mainintoja keskustasta keräsivät:

Satamakadun vaarallisuus (Citymarketin pysäköintialueelta ja torilta vaikea päästä muun liikenteen sekaan, CM- pysäköintialue ja sen ympäristö vaarallinen, Ilvolankadun risteys talvella liukas, Satamakatu toivottiin yksisuuntaistettavan, Simonniemen sillan rakentamiseen toivottiin vauhtia, pysäköinti Satamakadulla huonontaa näkyvyyttä).

Luuniemeltä puuttuu kevyen liikenteen väylä.

Ala-asteen kohdalla lapset leikkivät lumikasojen päällä kukkulan kuningasta ja liukuvat autotielle. Kulttuurikeskuksen ympäristö (koululaiset kulkevat miten sattuu, koululaisten hurjastelu kulmilla, Juhani Ahon koulun läheiset risteykset vaarallisia).

Rantakatu erittäin liukas talvella.

Otavankadun ja Kuutolankadun risteys, tuleeko Otavankadulta (pihalta) tulevaa väistää. Ehdotus, että väistämisvelvollisuus Otavankadun suunnasta.

Sairaalan ympäristön kevyen liikenteen väylille toivottiin hiekkaa.

Ilvolankadulta puuttuu kevyen liikenteen väylä pohjoisimmalta osalta.

Meijerin kohdalla Meijerikadulla suojatie on huomaamaton.

Kirkonsalmentiellä koettiin ajettavan ylinopeuksia.

Kirkonsalmen koululle käännyttäessä näkyvyys on heikko. Kirkonsalmen koulun kohdalla ei huomioida Stop- merkkejä. Opettajantien ja Kirkonsalmentien risteys on vaarallinen.

Prisman liikenteestä:

Prismaan ajetaan kevyestä liikenteestä välittämättä, Prisman pysäköintialue on vaarallinen paikka.

Parkatintien ja KoljonvIRRantien liittymä (valot päällä yötä päivää?), Parkatintien ja Prisman pysäköintialueen sekä Parkatintien ja Pekankadun liittymät mainittiin vaarallisiksi. Koko Parkatinkatu mainittiin vaaralliseksi. Tiiran- ja Pekankaduille toivottiin väistämisvelvollisuudesta ennakoon varoittavia merkkejä. Pekankadun liittymiin (Juhonkatu ja Ahjolankatu) toivottiin väistämisvelvollisuudesta varoittavia merkkejä.

Tiirankadussa sijaitseva mutka, Timosauksen pysäköintijärjestelyt mainittiin liikenneturvallisuudeltaan puutteellisiksi.

Kankaan alueella urheilualueen liikennejärjestelyihin toivottiin selkeyttä, Kankaankadun kanssa risteäviin pikkukatuihin (Rajakatu, Poikkikatu, Oikokatu ja Alakatu) toivottiin väistämisvelvollisuutta osoittavia merkkejä (useita mainintoja). Alueen pikkukaduilla ei ole jalkakäytäviä, joka mainittiin myös. Makkaralahden alikulusta mainittiin se, että kevyt liikenne joutuu ajoneuvoliikenteen sekaan (6 mainintaa). Tunnelin kunnossapitoa valiteltiin myös. Toivottiin, että se rauhoitettaisiin vain kevyelle liikenteelle. Kankaankatu/ Kaarikatu toivottiin muutettavan Makkaralahdessa etuajo-oikeutetuksi suunnaksi. Ratakadussa olevaan kaarteeseen toivottiin opastusnuolia. Alakatu koettiin vaaralliseksi, kuten myös Alakadun ja Välikadun liittymä, johon toivottiin töyssyjä.

Aseman edustaa toivottiin selkiytettävän (Päiviönkadun loppupää rakennettava asialliseksi, aseman edusta on jalankulkijoille vaarallinen). Malmikadun ja Savonkadun liittymä on vaarallinen huonon näkemän vuoksi. Aseman luona oleva alikulku on kesäisin pimeä, johon toivottiin parannusta. Valaistusta toivottiin myös radan viereiselle kevyen liikenteen sillalle Sankariniemen luona.

Tiejakso Sankarinkatu- Urheiluaukio- Asevelikatu- Paloistenkatu keräsi useita mainintoja. Kadulle toivottiin hidasteita (Sankarinkatu 3 maininta, Asevelikatu 3 mainintaa), Paloistenkadulle toivottiin kevyen liikenteen väylää. Ylikäytävän kohdalla ei välitetä valoista eikä nopeusrajoitusta 40 km/h pidetty riittävänä. Sankarikadun ja Juhani Ahonkadun risteyksessä on vallien ja pysäköinnin takia huonot näkemät.

Kivirannantien, Sankarinkadun ja Pohjolankadun risteys:

Useita erilaisia (yhteensä 30) mainintoja, joista suurin osa kuitenkin liittyi kevyen liikenteen ongelmiin; Lyhyt aika kaikissa suunnissa jalankulkijoille, Erityisesti kävely/pyöräily Kivirannantien yli, kun autoilijat kääntyy oikealle, kiilaamista Pohjolankadulla, kun kaistat yhtyvät, autoliikkeiltä pitkät jonot, jolloin vasemmalle kääntyminen vaikeata, esitettiin erillistä oikealle kääntymiskaistaa keskustasta tultaessa ja erillistä vasemmalle kääntymisvaihetta.

Kivirannantiellä autoilijat eivät väistä kevyen liikenteen väylällä liikkujia tullessaan pihoista.

Kivirannantieltä Eteläntielle tultaessa autot eivät väistä suojatiellä liikkuvia.

Eteläisellä Pohjolankadulla parannusta toivottiin pyörätien kuntoon sekä esitettiin jalankulkijoiden ylikulkusiltaa ratasillan viereen.

Pöllösenlahden kunnossapidosta huomautettiin yleisesti. Yleensä vaarallisiksi tieosuuksiksi mainittiin Paloisvuorentie, erityisesti Tunnelikadun risteys (esitettiin liikennevaloja, töyssy ei kuulemma riitä, lumipenkat haittaavat pienten ihmisten näkemistä, nopeudet ovat suuret, koroke haluttiin myös pois kokonaan), Pöllösenlahdenkatu (kunnossapito), Kiviahonkatu (saatava etuajo-oikeutetuksi, pysäköinti kiellettävä erityisesti eteläpäässä, jossa mutka myös oikaistava). Lisäksi alueelta mainittiin mopot Paloisvuorenkadulla ja pyörätien kunnossapito. Paloisvuoren alueelta tultaessa Stop-merkit. Haravankadun etuajo-oikeus jää Tunnelikadulla huomioimatta. Tunnelikadun eteläpäässä kevyen liikenteen väylään liittyvä koroke todettiin tarpeettomaksi.

Leimun risteys:

Useita erilaisia mainintoja (yhteensä 22), Eteläntieltä kääntyminen kaupungin suuntaan vaikeaa, Paloisvuorentien ja Paloistenkadun risteys erittäin ongelmallinen, Painonapit jalankulkijoille eivät toimi tai toimivat erittäin suurella viiveellä, tunnistimet eivät reagoi mopoihin ja moottoripyöriin.

Mehevän risteykseen toivottiin väistötilaa (4-haararisteys!)

Mäntytien päässä olevassa tunnelissa puiden oksat haittaa pyöräilyä ja näkyvyyttä. Petter Kumpulaisen tieltä puuttuu kevyen liikenteen väylä, Petter Kumpulaisen tien ja Venakontien risteys vaarallinen.

Venakontieltä puuttuu kevyen liikenteen väylä (12 mainintaa), Venakontie yleensä on vaarallinen, Tasoristeyksestä 4 mainintaa, Venakontien ja Eteläntien risteys vaarallinen (5 mainintaa).

Eteläntie (4 mainintaa, nopeudet liian suuria, yleensä vaarallinen, toivottiin hidasteita sekä nopeusrajoituksen nostoa 70 km/h).

Ahmontien nopeudet ja eteläosan kunto huolestuttivat, Lepokankaantieltä (Ent. Sahintie) puuttuu kevyen liikenteen väylä väliltä Eteläntie- vanhainkoti.

Marjahaka; opasteihin ei oltu tyytyväisiä, alueella liikkuu moottorikelkkoja, Laakkoselta kaupunkiin päin toivottiin eteläiselle Pohjolankadulle ryömintäkaistaa. Yhteyttä Lippuniemestä Marjahakaan toivottiin.

Koljonvirrantie; alikulkutunnelit mainittiin vaarallisiksi, kevyen liikenteen väylä liian kapeaksi, sen siirtoa kauemmaksi ajoradasta toivottiin myös (3 mainintaa), melusteita.

Brofeldtintien kohdalla sijaitseva suojatien kunnossapito heikkoa ja nopeudet kohdalla liian suuret. Koljonvirranteen ja Pihlajaharjuntien risteykseen toivottiin liikennevalot (etenkin, jos aluetta laajennetaan, Huokaustensillan nopeudet liian suuret).

Koljonvirralla liikenneympyrän luona sijaitsevien alikulkukäytävien näkymät, vilkutuskäytäntö sekä Kiuruveden suunnasta röyhkeästi tulo ärsyttivät.

Koljonvirran silta mainittiin liian kapeaksi, lisäksi toivottiin, että viereisellä levähdysalueella kielletäisiin raskaiden ajoneuvojen pysäköinti.

Jordanin alueella moottorikelkat liikkuu yleisillä teillä. Jordanin alueen risteykseen toivottiin alueen opastusta sekä ryhmityskaistoja. Kainuuntien nopeudet todettiin suuriksi.

Papinahon alueen kunnossapidosta huomautettiin.

Parkatintien ja Ratakadun risteykseen toivottiin ympyrää. Tervakankaantien ja Kilpivirrantien risteyksessä kaiteet peittää näkyvyyttä. Kilpivirrantien ja Tervakankaankadun liittymässä ei huomioida Stop-merkkiä. Tervakankaankatu on kuulemma aina lumessa. Kevyelle liikenteelle vaarallisia ovat Tervakankaankadun ja Poskipuronkadun risteys sekä Poskipuronkadun väylä (jk+pp-tie vaihtaa puolta?)

Peltosalmi:

Peltosalmen sahan risteys Pielavedentiellä mainittiin vaaralliseksi. Pielavedentien ja Eteläntien risteys; esitettiin Stop-merkkien sijoittamista toisin päin ja huomautettiin kunnossapidosta. Peltosalmentielle koulujen kohdalle toivottiin hidasteita sekä kevyen liikenteen väylän jatkamista Salmenrannan suuntaan.

Keskustan ulkopuoli:

Ohiajotiellä nopeudet liian suuret (ei ole valvontaa), ajellaan ja ohitellaan älyttömästi. Uotilannien kohdalla mopolla ajo kevyen liikenteen väylällä tulisi sallia.

Ohikulkutien ja Sonkajärventien risteyksessä sillan kaide estää näkemät. Välimäenkujan kohdalle toivottiin lapsista varoittavaa merkkiä sekä linja-autokatosta. Sonkajärventien varteen toivottiin kevyen liikenteen väylää (5 mainintaa).

Ylemmäisen ja Poronimentiehen (Hevostalleille saakka) toivottiin kevyen liikenteen väylää.

Kihlovirrantie pölyää paljon ja sillä on paljon raskasta liikennettä.

Runnin keskustassa ajetaan liian kovaa.

Ouluntielle toivottiin Valkeiskylään saakka kevyen liikenteen väylää. Rekkarallin takia toivottiin vanhentuneen päätien suuntauksen parantamista.

Vanha valtatie 5 Holopanlahden ja Soinlahden välillä; esitettiin kevyen liikenteen väylää ja valaistusta. Lehtomäentien ja Kainuuntien liittymässä on huonot näkemät. Päätieremonttia haluttiin välille Soinlahti-Ryhälänmäki. Vehkasuontien pohjoispuolella on tiessä notko. Valaistuksen toivottiin jatkuvan aina Vehkasuontien haaraan. Pohjoisessa Ryhälänmäen risteyksessä toivottiin Honkamäkeen päin kääntymiskaistaa.

Akkomäessä tiekarhun vierailun todettiin olevan tervetullut.

Eteläntien jatkeelle Ohenmäen suuntaan toivottiin kevyen liikenteen väylää.

Pielavedentien todettiin olevan vaarallinen, josta syystä kevyen liikenteen väylätarve (4 mainintaa).

Vastausten keskiarvot palauteryhmittäin.

	Vastaajien määrä		
Posti	Internet	Puhelin	

1. Vastaajan perustiedot**Ikä:**

alle 18 v	7	2	0
18-25 v	8	0	0
26-35 v	22	21	2
36-45 v	24	11	7
46-55 v	24	12	9
56-65 v	9	4	7
yli 65 v	10	0	2

Sukupuoli:

Mies	53	30	23
Nainen	50	20	16

Ammatti:

Koululainen/opiskelija	13	12	0
Työntekijä/toimihenkilö	56	26	17
Johtavassa asemassa/yrittäjä	13	7	2
Eläkeläinen	15	1	7
Muu	6	4	0

Asutteko lisalmessa?

Kyllä	101	40	38
En	0	10	0

Asuinpaikkanne? Kaupunginosa/kylä:**Asuinpaikkanne etäisyys lisalmen torilta:**

alle 0,5 km	8	3	1
0,5-2 km	32	13	9
2-5 km	47	15	11
5-10 km	10	6	2
yli 10 km	5	12	8

Mikä on eniten käyttämänne tapa (2kpl) kulkevat lisalmen keskustassa

auto-kuljettajana	62	42	21
auto-matkustajana	25	13	0
linja-auto	8	8	1
polkupyörä	23	24	9
jalankulkija	51	3	9
muu, mikä:		1	0

Ajokortti:

Kyllä	79	47	28
Ei	23	3	1

Mikäli ajatte autoa, kuinka paljon kilometrejä ajatte vuosittain:

alle 10 000 km	24	9	11
10-20 000 km	24	18	1
20-50 000 km	21	15	10
yli 50 000 km	6	4	1

Vastausten keskiarvo
Posti Internet Puhelin

3. Iisalmen keskustan liikenneturvallisuus

Kevyen liikenteen turvattomuus	2,20	2,69	2,78
Kadun ja tien ylitykset	2,46	2,64	2,91
Ylinopeudet	2,64	2,83	2,13
Liian hiljaa ajaminen	1,63	1,67	1,33
Kadun tai tien liukkaus	2,46	2,51	1,63
Jalkakäytävän tai pyörätien liukkaus	2,44	2,33	1,94
Lumivallit risteyksissä	2,69	2,54	2,12
Tien heikko kunto	1,95	1,98	1,40
Pysäköinti	2,09	2,07	1,33
Liikenteen melu	1,51	1,74	1,20
Raskas liikenne	1,51	1,61	1,09
Hitaat ajoneuvot	1,64	1,50	1,11
Nuoret kuljettajat	2,15	2,36	2,08
läkkäät kuljettajat	2,00	2,14	2,00
Liikennekurin höltyminen	2,61	2,72	1,91
Huonokuntoiset ajoneuvot	1,78	2,02	1,50
Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen	2,47	2,56	1,50
Lääkkeiden tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen	2,41	2,10	1,29
Muu, mikä?			
Muu, mikä?			

4. Mielipiteet liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Töyssy	2,29	2,38	2,79
Korotettu suojatie	2,78	2,64	3,18
Suojatie	3,33	3,07	2,50
Nopeusrajoituksen alentaminen	2,65	2,45	2,92
Liikennevalot	3,51	3,52	3,50
Korotettu liittymä	2,48	2,16	2,50
Liikenneympyrä, kiertoliittymä	2,95	3,14	2,90
Erillinen kevyen liikenteen väylä	3,78	3,72	4,00
Poliisin tehokkaampi valvonta	3,12	2,98	3,29
Ankarampi sakotuskäytäntö	2,51	2,40	3,00
Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi	2,80	2,56	3,07
Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi	3,05	2,69	3,00
Nopeudenrajoitin autossa	2,11	1,68	1,00
Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)	3,45	3,23	3,25

Tiedotus ja valistus, kohderyhmänä

Jalankulkijat	3,08	3,00	2,86
Pyöräilijät	3,28	3,22	2,83
Lapset	3,67	3,56	3,13
Ajoneuvonkuljettajat	3,35	3,25	2,83

Kuljettajaopetus, kohderyhmänä

Mopoilijat/moottoripyöräilijät	3,48	3,39	2,86
Nuoret kuljettajat	3,41	3,47	2,86
läkkäät kuljettajat	3,37	3,31	2,86
Työikäiset kuljettajat	3,03	3,00	2,75
Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen	3,25	3,05	3,00
Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden käytön muuttaminen pakolliseksi (esim. heijastin, pyöräilykypärä)	2,94	3,02	3,00
Muu, mikä?			
Muu, mikä?			

Vastausnumeroiden selitys viereisellä sivulla.

5. Joukkoliikenne ja liikenneturvallisuus

Käytättekö paikallisliikenteen linja-autoja?

En	71	47	30
1-5 matkaa kuukaudessa	19	2	1
6-10 matkaa kuukaudessa	2	0	0
yli 10 matkaa kuukaudessa	5	1	0

Onko teillä:

Kaupunkilippu	6	0	1
Seutulippu	1	5	0

Oletteko lisänneet linja-auton käyttöä uusien lippujärjestelmien myötä?

En ole	63	3	0
Kyllä, jonkin verran	8	2	0
Kyllä, paljon	1	2	1

Käytättekö uutta palveluliikenteen (PALI) autoa?

En	78	50	22
1-5 matkaa kuukaudessa	3	0	1
6-10 matkaa kuukaudessa	0	0	0
yli 10 matkaa kuukaudessa	3	0	0

Jos käytätte palveluliikenteen autoa, miten liikutte aikaisemmin?

Autolla kuljettajana	4	0	1
Autolla matkustajana	2	0	0
Linja-autolla	3	0	0
Polkupyörällä	3	0	0
Jalan	3	0	0
Muulla, millä	1	0	0

Kysymys 3. Iisalmen keskustan liikenneturvallisuus

Vastaukset

- 1 = ei ongelma
- 2 = vähäinen ongelma
- 3 = huomattava ongelma
- 4 = erittäin suuri ongelma

Kysymys 4. Mielipiteet liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä.

Vastaukset

- 1 = erittäin huono
- 2 = melko huono
- 3 = melko hyvä
- 4 = erittäin hyvä

